

Aalborg Universitet



AALBORG UNIVERSITY
DENMARK

Byernes rolle i den forebyggende klimastrategi

Fisker, Ole; Kørnøv, Lone

Published in:
AgendaNYT

Publication date:
2008

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):

Fisker, O., & Kørnøv, L. (2008). Byernes rolle i den forebyggende klimastrategi. *AgendaNYT*, (11), 5-7.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

AgendaNYT

Nyhedsbrev om bæredygtighed i Danmark - nr. 11 - november 2008



One Small Step
Nordisk Bæredygtighedskonference



Danske kommuners klimaindsatser

Byernes rolle i den forebyggende klimastrategi

Cykeltrafik - fra strategi til handling

Bæredygtighed på den politiske dagsorden i Odense

Danske kommuners klimaindsatser

Selvom forventningerne om et banebrydende resultat på næste års klimakonference i København i øjeblikket er aftagende, så er konferencen fortsat en meget vigtig milepæl for danske kommuners klimaindsatser. Håbet om international opmærksomhed har givet anledning til en sand kappestrid mellem kommunerne om at have de mest ambitiøse klimamålsætninger.

Realiteten er formentlig, at kun ganske få danske kommuner for alvor kan gøre sig håb om at en plads i rampelyset før, under og efter konferencen. Ikke desto mindre er den såkaldte COP15-konference en vigtig motivator for kommunernes aktuelle klimaindsatser. Det politiske fokus på klima er i langt de fleste kommuner højt lige nu – der kommer hver uge nye 'klimakommuner', og det hvirvler rundt i luften med meget ambitiøse reduktionsmål. I skrivende stund har Danmarks Naturfredningsforening således aftaler med 18 klimakommuner, og 29 kommuner har indgået en kurveknækkeaftale med Elsparerefonden.

Københavns Kommune har som vært for klimakonferencen travlt med at få en klimaplan på plads, der skal gøre byen til 'Verdens klimahovedstad' og sikre 20% mindre CO₂-udledning i 2015 ift. 2005 – og undersøge mulighederne for CO₂-neutralitet i 2025. Andre kommuner er endnu mere ambitiøse. Frederikshavn har søsat projekt 'Energibyen', der skal sikre, at byen er

100% forsynet med vedvarende energi allerede i 2015, og kommunen har etableret partnerskaber og vedtaget planer, der bestemt gør det realistisk, at målet nås. Sønderborg har tilsvarende igangsat det ambitiøse 'Project Zero', hvor initiativet og de fleste aktører kommer fra den private sektor. Her er målet, at kommunen skal være 100% CO₂-neutral i 2029.

Skive, der netop af Klima- og Energiministeriet er udpeget til Energiby, har den samme målsætning – nemlig 100% CO₂-neutral i 2029, mens Århus Kommune barsler med en klimaplan, der også skal resultere i CO₂-neutralitet – blot et år senere i 2030. Også en række andre kommuner har vedtaget høje reduktionsmål, fx Kolding, der allerede i 2021 vil have reduceret kommunens CO₂-udledning med 75% (i forhold til 1990).

Forankring af klimaindsatsen

Man kan med god grund diskutere realismen i de mange reduktionsmål. I mange tilfælde virker målene som grebet ud af den varme luft – alene med det formål at overgå andre kommuners ambitioner. Derfor er det måske også i sidste ende tvivlsomt, om de kommunale reduktionsmål bliver realiseret til fulde. Vi mangler nemlig i de fleste tilfælde endnu at se de konkrete handlingsplaner, der gør reduktionsmålene troværdige. Der er imidlertid ikke grund til fortvivelse – tværtimod! Selv om skibet måske ikke når helt i havn, betyder kappestriden mellem kommunerne nemlig, at politikerne er kommet op af stolene og har



Håbet om international opmærksomhed har givet anledning til en sand kappestrid mellem kommunerne om at have de mest ambitiøse klimamålsætninger.

forpligtet sig helt konkret på klimaoområdet. Nu er det så op til forvaltninger, rådgivere og andre interessenter at følge op og udnytte den politiske goodwill. Men samtidig er det vigtigt at sende et klart budskab om, at det er nu, der skal smedes, for vi ved intet om, hvor længe jernet bliver ved med at være varmt. Sandsynligheden taler for, at interessen for klima vil aftage igen efter klimakonferencen. Det politiske system kan simpelthen ikke fastholde interessen på det nuværende niveau længere. Selvfølgelig vil interessen for klimaet vågne op igen med regelmæssige mellemrum i takt med, at nye konsekvenser af den

globale opvarmning dukker frem, men der bliver med al erfaring i ryggen ikke tale om en permanent vedvarende politisk opmærksomhed.

Konsekvensen heraf er, at det netop nu er vigtigt at sikre en solid forankring af klimainsatserne, så de kan overleve perioder uden synderlig stor politisk interesse. Kampen mod klimaforandringerne er nemlig et så stort projekt, at det kræver en vedvarende indsats igennem de kommende årtier. Forankringen skal netop ske gennem vedtagelse af politisk forpligtende klimamål fulgt op af strategier og konkrete planer for udmøntning og implementering.

Det er med andre ord bydende nødvendigt med en strategisk tilgang til klimainsatserne. Hver kommune må stille sig selv spørgsmålene:

- Hvad er ambitionsniveauet og målsætningerne?
- Hvad er udgangspunktet?
- Hvilke potentialer er der?
- Hvilke indsatsområder giver mest effekt?
- Hvilke virkemidler råder vi over?
- Hvilke indsatser er nødvendige for at leve op til målsætningerne?
- Hvordan følger vi op og sikrer, at vi når målsætningerne?

En troværdig og realistisk klimastrategi bør bygge på et solidt vidensgrundlag og en realistisk vurdering af handlemulighederne. Vigtige elementer i strategien er derfor kortlægning af kommunens CO₂-udslip, vurdering af potentialer for CO₂-reduktion samt en vurdering af kommunens handlemuligheder og virkemidler.

Kortlægning af CO₂-udslip

Kortlægningen af kommunens CO₂-udslip stiller kommunerne overfor en række centrale dilemmaer. Der er nemlig ingen enkel formel for en sådan kortlægning. Den vigtigste erkendelse er netop, at der ikke findes ét rigtigt svar. Og forsøger man at finde den fysiske sandhed, risikerer man meget let at bruge oceaner af tid på ingenting. Det er derfor vigtigt fra starten at afgrænse opgaven og sikre, at man får anvendelige og relevante data med et minimum af tidsforbrug. Der er netop nu en CO₂-beregner på vej fra KL i samarbejde med 5 kommuner, og dette værktøj skulle netop kunne sikre rimelige data med en begrænset arbejdsindsats.

Uanset hvilket værktøj, man vil tage i anvendelse for at kortlægge kommunens CO₂-udslip, slipper man dog ikke uden om at tage stilling til en række principielle spørgsmål, der kredser om det overordnede spørgsmål: Hvordan afgrænser vi kommunens CO₂-udslip? Det første spørgsmål er, om det er kommunen som organisation eller som geografisk område, vi vil kortlægge? I langt de fleste kommuner vil svaret være det sidste – og det er langt mere krævende end det første.

Det næste spørgsmål er, hvordan CO₂-udslip fra transport skal opgøres? Her bliver man grundlæggende nødt til at anvende nationale statistiske gennemsnitsdata – med mindre man vil gennemføre et minutiøst feltstudium af al transport i kommunen, hvilket naturligvis er helt urealistisk. Derudover skal man tage stilling til, om man vil fokusere på den transport, som kommunens borgere foretager – uanset om det er i eller

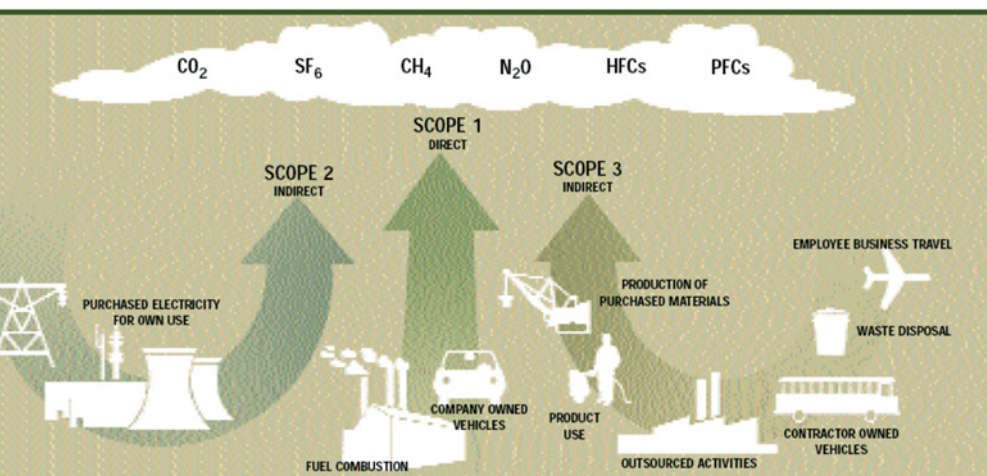
udenfor kommunen, eller om man alternativt vil fokusere på den transport, der rent fysisk sker i kommunen – uanset om den foretages af kommunens egne borgere eller andre.

Et lignende dilemma står man overfor, når man skal vurdere, om man vil inkludere produktion eller forbrug i kortlægningen. Vores forbrug af varer står for en meget stor del af CO₂-udslippet, men beregningen heraf er ganske uoverskuelig for en kommune. Igen står man altså overfor dilemmaet – skal man fokusere på det forbrug af varer, der fysisk sker i kommunen, uanset hvor varerne er produceret – eller skal man fokusere på den produktion, der fysisk sker i kommunen, uanset hvor varerne forbruges. I praksis er dette valg ikke så svært – kortlægning af CO₂-udslippet fra produktionen i kommunen er langt mere overskuelig end en tilsvarende kortlægning af CO₂-udslippet fra forbruget i kommunen.

Vurdering af potentialer

En helt afgørende brik i klimastrategien er en vurdering af, hvilke potentialer der findes for CO₂-reduktion. En sådan vurdering bør naturligvis så vidt muligt tage udgangspunkt i en konkret analyse baseret på en teknisk gennemgang af bygninger, bilpark m.m. Realistisk betragtet er dette i bedste fald muligt for kommunen selv – baseret på fx EMO-rapporter – mens det er en helt uoverskuelig opgave at gennemføre en konkret potentialevurdering for virksomheder, boliger m.m. baseret på en konkret teknisk gennemgang. Det er derfor helt rimeligt at fæste lid til de nationale potentialevurderinger, der er foretaget af Energistyrelsen.





God inspiration til kortlægningen af kommunens CO₂-udslip kan hentes i 'Greenhouse Gas Protocol', der er den internationale standard for kortlægningen af CO₂-udslip fra virksomheder.

For den offentlige sektor vurderes det, at der er et potentiale for elbesparelser på 28% med en tilbagebetalingstid på op til 4 år – og at dette potentiale forventes at stige til 37% inden 2015 som følge af forskning og ny teknologi.

For erhvervslivets vedkommende varierer potentialet for energibesparelser fra branche til branche.

For industriens vedkommende er der et potentiale på 13% med en tilbagebetalingstid inden for 2 år og på 26% med en tilbagebetalingstid på op til 5 år.

For handel og servicesektoren er de tilsvarende potentialer 19% og 35%

For private husholdninger vurderes det, at der er et potentiale for elbesparelser på 21% med en tilbagebetalingstid på op til 4 år (stigende til 44% inden 2015 som følge af forskning og ny teknologi).

Kommunens handlemuligheder

En klimastrategi må nødvendigvis tage udgangspunkt i, hvilke handlemulig-

heder kommunen reelt har. Kommunens egne CO₂-udslip i kraft af egen virksomhed udgør generelt kun 5-10% af kommunens samlede CO₂-udslip. Det er derfor helt afgørende for realiseringen af CO₂-reduktionsmålene, at kommunen anvender et bredt spektrum af virkemidler for at sikre, at ikke mindst virksomheder og borgere bidrager.

Kommunens handlemuligheder ansues bedst ved at betragte kommunens mange roller. Som myndighed har kommunen kun ganske begrænsede muligheder for at påvirke CO₂-udslippet fra borgere og erhvervsliv.

Som planlægger har kommunen på længere sigt ganske gode muligheder for at påvirke CO₂-udslippet i kommunen – fx gennem fortætning, zoner, krav om lavenergibyggeri m.m. – men effekten på kort sigt er meget begrænset.

Som virksomhed og serviceudbyder kan kommunen naturligvis påvirke egen drift, mens man tilsvarende som indkøber og som bygherre kan påvirke CO₂-udslip

fra produktion og byggeri. I sidste ende må kommunen ty til sin rolle som vejleder og lokal katalysator for at påvirke CO₂-udslippet fra borgere og virksomheder.

En ganske stor del af reduktionen af CO₂-udslippet afhænger således af, hvor godt det lykkes kommunen at etablere frivillige samarbejder og gennem information og vejledning at påvirke borgere og erhvervsliv i kommunen.

COGITA tilbyder et bredt spektrum af rådgivningsydelser inden for klima:

- **Strategier og politikker**
- **Samspil med kommuneplanen**
- **Kortlægning og analyser**
- **Handlingsplaner**
- **Offentlig-private samarbejder**
- **Kampagner og projekter**
- **Dialog og interessent-involvering**

Kontakt:

Direktør Morten Rettig
på tlf. 66 14 33 48 eller
e-mail: mr@cogita.dk

Byernes rolle i den forebyggende klimastrategi

Albertslund, Frederikshavn og Sønderborg kommuner indgår i et Plan09-udviklingsprojekt om byernes rolle i klimastrategierne. Udgangspunktet for projektet er at arbejde med forebyggelse af klimaforandringer som en integreret del af kommuneplanlægningen. Klima, bæredygtighed og vedvarende energi (VE) skal således integreres langt tydeligere i kommuneplanlægningen.

Virkemidler og demonstratorier for CO₂-reduktioner

Klimaudfordringerne har mange aspekter og berører kommuneplanlægningen på flere måder. Plan09-projektet har til formål at udvikle kommuneplanlægningen for at nedbringe årsagerne til klimaforandringer. Samlet dækker projektet over følgende mål:

- ✓ Nedbringelse af energibehovet i bygninger
- ✓ Omlægning af forbruget til CO₂-neutrale energiformer baseret på vedvarende energikilder
- ✓ Nedbringelse af energiforbruget til transport
- ✓ Øgning af CO₂-optaget gennem vegetation og vand

Inden for hvert af disse mål skal der udarbejdes et virkemiddelkatalog, hvor formålet er at udpege forskellige CO₂-reducerende virkemidler til kommuneplanlægning og vurdering af, hvilke reduktionspotentialer hvert virkemiddel har.

Det er dog vigtigt at se klimaudfordringen i sammenhæng med de øvrige emner, som behandles gennem kommuneplanlægningen.

Virkemidlernes positive og negative konsekvenser

Udover at vurdere CO₂-reduktioner vil der blive set på virkemidlernes afledte positive og negative konsekvenser.

En tættere bystruktur betyder en reduktion i det daglige transportarbejde. En højere befolkningstæthed medfører nemlig kortere afstande mellem funktioner som fx arbejde, bolig og service og understøtter dermed cykel- og gangtrafikken. Det vil samtidig også give et bedre trafikalt grundlag for den kollektive transport.

Positive afledte konsekvenser ved CO₂-virkemidlet "BYFORTÆTNING"

- Mulighed for et kvarterløft gennem byomdannelse
- Reduktion i energiforbrug til bygninger, idet højt byggeri har et mindre varmekonsum end lavt byggeri
- Mulighed for at skabe ny kulturarv, skabe nye byrum og afrunde eksisterende bebyggelser
- Mindsket affaldsgenerering, idet etagebyggeri medfører mindre affaldsmængder end alternativt enfamiliehuse
- Mindsket tagareal per m² boligareal end alternativt enfamiliehuse og dermed afledning af mindre regnvand til kloaknettet.



Frederikshavn by satser på at være 100% baseret på vedvarende energi i 2015 bl.a. ved grøn el fra 10 store, kystnære vindmøller. Foto: Frederikshavn Kommune



I Albertslund Kommune arbejdes der bl.a. med klimatiltag i bygninger og arkitektur.
Foto: Albertslund Kommune

Håndtering af negative afledte konsekvenser ved "BYFORTÆTNING"

- Sikre, at kulturarv og et områdes arkitektur ikke lider skade
- Sikre, at udfyldning ikke sker på bekostning af udendørsophold og rekreative områder i byen
- Sikre, at lokal øgning af trafikken ikke skaber problemer i forhold til støj, luftkvalitet og trængsel
- Sikre, at fortætning ikke skaber problemer i forhold til behovet for lokal nedsivning af regnvand og dermed mindskelse af risiko for oversvømmelser.

Udgangspunktet og målet for klimaindsatsen i kommuneplanlægningen er forskelligt i de tre kommuner, og de har hver især fokus på forskellige demonstratorier.

Frederikshavn Kommune fokuserer bl.a. på opførelse af lavenergi centerbebyggelse, opførelse af bydele med passiv- og plusenergibygninger samt udbredelse af CO₂-neutrale transportløsninger ved biobrændstof og el.

I Sønderborg Kommune er der fokus på klimaspørgsmål i forhold til en optimering af trafik, nyopførelse af lavenergi byggeri og mere miljørigtig energiforsyning.

Albertslund Kommune arbejder med emner som klimatiltag i bygninger, arkitektur, byfortætning, trafik og parkering.

Workshops

I hver af de tre kommuner har der været afholdt en workshop med fokus på at identificere de virkemidler, som bruges i dag. Men der er også fokus på de mere fremadrettede virkemidler, som ikke nødvendigvis lader sig gøre inden for lovgivningens rammer i dag. Blandt de mange realiserbare virkemidler er fx: Byfortætning, elbilen, bedre sammensætning af offentlig transport - herunder cykler som et vigtigt virkemiddel og ikke mindst problematikken ved energioptimering af eksisterende bebyggelse.

Diskussionerne i de tre workshops har ført til nye måder at tænke kommuneplanlægning på og har åbnet for mange kreative CO₂-reducerende virkemidler, som kan bruges af kommunerne allerede i dag.

Fra idé til kommuneplanlægning

Den anden del af projektet vil fokusere på, hvordan de enkelte virkemidler omsættes til kommuneplanlægning. Dette inkluderer input til redegørelsen, eksempler på målsætninger i hovedstrukturen samt eksempler på form og indhold af nye kommuneplanrammer. Her til kommer en handlingsrettet interesse- og borgerinddragelse.

I de tre kommuner arbejdes der med forskellige metoder, processer og samarbejdspartnere, og der skal tilrettelægges et samspil med interessent- og borgerinddragelse i energi- og klimaprojekterne og kommuneplanprocessen. Det gælder ikke blot de formelle høringsrunder, men også under arbejdsprocessen frem mod kommuneplanforslaget.

I den igangværende kommuneplanlægning i de tre kommuner er tidspunktet for færdiggørelsen af kommuneplanarbejdet blevet fremrykket efter politisk ønske. I praksis betyder det, at det kan blive vanskeligere for de tre kommuner at nå at producere færdige planer med eksempler på integrerede klimastategiløsninger end oprindeligt tænkt, da arbejdet med eksempelprojektet og kommuneplanlægningen foregår parallelt.

Status

De tre kommuner arbejder som nævnt med forskellige virkemidler til CO₂-reduktioner, og der gøres erfaringer hermed, som formidles i det kommende virkemiddelkatalog.

Den første del af kataloget forventes afleveret ultimo 2008 og vil inkludere virkemidlerne, vurdering af deres reduktionspotentialer samt de afledte positive og negative konsekvenser.

I 2009 vil den anden del blive afleveret. Denne del vil vise, hvorledes virkemidlerne bringes i spil i kommuneplanlægningen - herunder hvilke erfaringer der er gjort. Erfaringerne vil primært være fra de tre kommuner, men der vil også henvises til andre nationale og internationale erfaringer. Som led i at indarbejde internationale erfaringer gennemføres en studietur til bl.a. Freiburg primo december 2008. Freiburg er kendt som 'en bæredygtig by'. Gennem de sidste år har byen bl.a. opført lav- og plusenergibyggeri i større skala og tiltrukket industri inden for solcelleteknologi.

De to nyligt byggede bydele Vauban og Rieselfeld blev planlagt og bygget i henhold til kriterier for bæredygtighed. Herfra kan der bl.a. hentes inspiration til planlægning for plusenergibyggeri, øget cykling og øget genanvendelse.

Læs mere:

www.plan09.dk

Kontakt:

Plan09-projektansvarlig for de tre kommuner: Ole Fisker,
Frederikshavn Kommune
Tlf. 98 45 50 28
E-mail: olfi@frederikshavn.dk

Øvrige kontaktpersoner:

Albertslund Kommune
Katrine Buhl Møller
Tlf. 43 68 68 75

Sønderborg Kommune
Marie Grove Jørgensen
Tlf. 88 72 54 61



I Sønderborg Kommune opfører Sønderborg Ingeniør- og Byggeforsretning Danmarks første energiproducerende hus: SIB Zero+ Huset. Huset opføres i én etage med ydervægge i teglsten. Udviklingen af projektet giver bygherre, rådgivere og håndværkere vigtig ny viden om fremtidens byggeri. Foto: Sønderborg Kommune

Bæredygtig trafik på dagsordenen

Klimaforandringer, sundhed og trængselsproblemer har for alvor sat bæredygtig trafik på den politiske dagsorden. Flere og flere kommuner sætter derfor fokus på at fremme mere bæredygtige transportløsninger.

CO₂-udslippet fra transport udgør i dag 26% af det samlede danske udslip – og andelen vokser år for år. En undersøgelse fra KL peger på, at hver anden dansker mener, at kommunerne bør prioritere trafikken højest i klimaindsatserne. Samtidig oplever den vestlige verden stigende problemer med overvægt og fysisk inaktivitet – og heraf afledte negative konsekvenser for sundheden. Det skyldes blandt andet manglende motion, fordi bilen i stigende grad foretrækkes som transportmiddel.

Problemer med trængsel på vejnettet er ikke længere forbeholdt de største danske byer og hovedstadsområdet, men opleves i stigende grad i mellemstore kommuner i hele landet. Derfor er bæredygtig trafik sat på dagsordenen i mange kommuner. Det kræver nytænkning og rum til forandring i trafikplanlægningen i kommunerne.

COGITA har gennem de sidste 12 år arbejdet med bæredygtig trafik – primært med udgangspunkt i mobility management. Mobility management handler om at udnytte den eksisterende kapacitet bedre og fremme smartere og mere bæredygtige transportformer frem for fortsat udvidelse af kapaciteten på vejene. Det handler om at påvirke

borgernes adfærd og efterspørgsel efter alternativer til privatbilen, fremme bæredygtige transportformer som kollektiv trafik, cykling og gang, mere intelligent brug af bilen som fx ved samkørsel og delebiler samt fremme intermodale løsninger og kombinationsrejser.

Fordele ved et bæredygtigt transportsystem:

- Mindsker afhængigheden af fossile brændsler
- Mindsker transportens bidrag til klimaforandringerne
- Fremmer folkesundheden
- Gør byerne mere levende og attraktive

Bæredygtig trafik i kommuneplanen

I forbindelse med udarbejdelsen af kommuneplanen sætter flere og flere kommuner bæredygtig transport på dagsordenen. Det er en helt naturlig konsekvens af mange kommuners fokus på klima og bæredygtighed i kommuneplanen og oplevelsen af trængsel. Det er en rigtig god ide at integrere bæredygtig transport i netop kommuneplanen, der jo er kommunens vigtigste planværktøj.

Et godt eksempel på samspillet mellem bæredygtig trafik og kommuneplanen er Roskilde Kommune, der har udarbejdet en trafikpolitik med en overordnet vision om, at "trafikanter som færdes i Roskilde Kommune er trygge og oplever en høj fremkommelighed til fods, på cykel, i bus

eller tog. Bilerne færdes effektivt, sikkert og miljøvenligt på det overordnede vejnet samtidigt med, at alle nyder de smukke omgivelser, som kendetegner kommunen". En af de politiske målsætninger er, "at biltrafikken til byen i så høj grad som muligt holdes ude af den gamle bykerne, og at så meget af transporten som muligt foregår med kollektiv trafik, på cykel (og til fods)".

Roskilde Kommune er et trafikalt knudepunkt - og bæredygtig trafik med fokus på koblingen mellem kollektiv trafik og cykling/gang med privatbilisme er derfor vigtige aspekter i kommunens fremtidige planlægning. COGITA har i den forbindelse netop faciliteret en temadag for de medarbejdere i kommunen, der arbejder med infrastruktur og trafik i kommuneplanen. Formålet med temadagen var at inspirere til integration af bæredygtig trafik i udarbejdelsen af kommuneplanen med udgangspunkt i såvel kommunens planstrategi som trafikpolitikken.

Strategi for bæredygtig trafik

Mange kommuner afgiver i øjeblikket løfter om kommunens fremtidige CO₂-reduktion. En stor og stigende andel af CO₂-udledningen i Danmark stammer netop fra transport, og det er derfor nødvendigt at fokusere på fremme af bæredygtige transportformer. For at reducere CO₂-udslippet fra transport er det derfor helt centralt at kortlægge virkemidler til reduktion af CO₂-udslip fra transport i den enkelte kommune og udarbejde en strategi for kommunens fremtidige indsats inden for bæredygtig transport.

Det kan gøres på mange måder og afhænger naturligvis af den enkelte kommunes ambitioner og konkrete situation. Mange kommuner vælger i øjeblikket at sætte fokus på cyklen, og det er der mange gode grunde til. Cyklen er ikke mindst i byerne et meget stærkt alternativ til bilen – og bidrager på én gang til at løse de tre overordnede problemstillinger: De globale klimaforandringer, trængslen på vejene og fysisk inaktivitet og overvægt.

Samtidig er staten i gang med at udmønte den nationale cykelstrategi. Det indebærer bl.a. et øget fokus på intermodale løsninger mellem cyklen og den kollektive trafik. COGITA er i den forbindelse i gang med en omfattende undersøgelse for Trafikstyrelsen af holdninger og adfærd blandt 'kombinationsrejsende'. Passagerer på landets stationer bliver spurgt om, hvordan de kombinerer cyklen med tog og bus, og hvilke løsninger der kan fremme et endnu bedre samspil mellem cyklen og den kollektive trafik.

Netværk for Bæredygtig Trafik

Et vigtigt omdrejningspunkt for danske kommuners vidensopbygning og erfaringsudveksling inden for bæredygtig trafik er Netværk for bæredygtig trafik. Netværket blev etableret af COGITA i 2007 og tæller i dag 20 kommuner som medlemmer.

Netværk for bæredygtig trafik er et landsdækkende netværk for kommunale trafikplanlæggere, cykelkoordinators m.m. med det sigte at udveksle erfaringer, inspirere hinanden og i fællesskab højne videns- og kompetenceniveauet inden for bæredygtig trafik og mobility management.

Medlemskab af Netværk for bæredygtig trafik giver adgang for alle kommunens relevante medarbejdere til tre årlige netværksmøder, netværkets materialsamling og nyheder. Pris for medlemskab af Netværk for bæredygtig trafik og mobility management i 2009 er 8.500 kr. excl. moms.

COGITA tilbyder et bredt spektrum af rådgivningsydelser inden for bæredygtig trafik:

- Strategier og politikker
- Samspil med kommuneplanen
- Kortlægning og analyser
- Handlingsplaner
- Offentlig-private samarbejder
- Kampanjer og projekter
- Dialog og interessentinvolvering
- Evalueringer og brugerundersøgelser

For yderligere information om Netværk for bæredygtig trafik og mobility management kontakt Dea Seeberg på telefon 66 14 33 48 eller e-mail: ds@cogita.dk



I byerne er cyklen et meget stærkt alternativ til bilen.

Cykeltrafik - fra strategi til handling

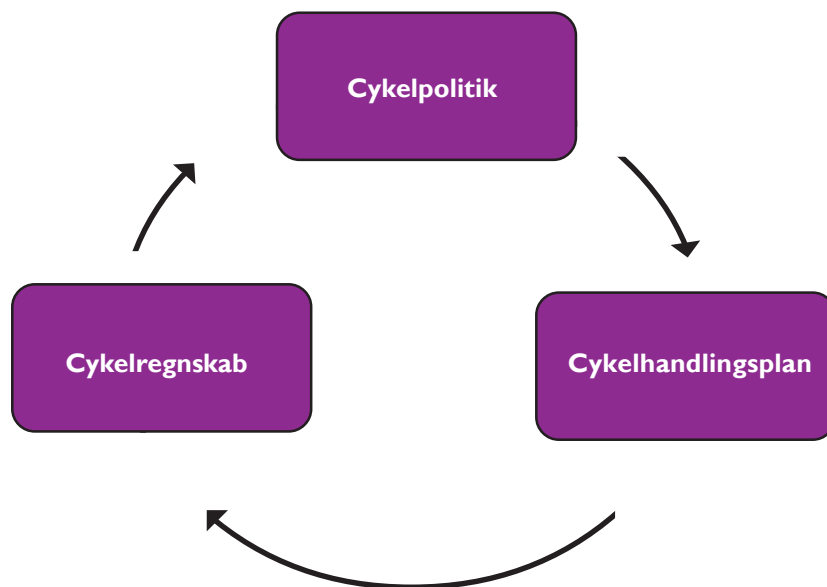
Cyklen er et billigt, sundt og CO₂-neutralt transportmiddel. Både internationalt, nationalt og kommunalt er der derfor fokus på at fremme cykeltrafikken.

Mange kommuner arbejder med cykelfremme gennem deltagelse i og opbakning til nationale kampanjer om trafik-sikkerhed, skolevejskampanjer og kampanjer som "Vi cykler til arbejde", men mange kommuner mangler ressourcer til at arbejde strategisk med cykelfremme. I de kommuner, som arbejder mere strategisk med at fremme brugen af cyklen, kan det mærkes på effekten. Odense og Frederiksberg er gode eksempler på kommuner, der netop anvender en strategisk tilgang.

Frederiksberg-modellen

Frederiksberg er Danmarks tættest befolkede kommune og er den kommune i landet med den største andel daglige cykelture pr. indbygger. Det er ikke en fremgang i cyklismen, der er kommet af sig selv, men er et resultat af mange års investeringer i infrastruktur, strategisk tilgang til cykelfremme og mange målrettede kampanjer.

Frederiksberg Kommune deltog i et treårigt EU-projekt om cykelfremme fra 2004-2006. I forbindelse med det EU-finansierede projekt UrBIKE udarbejdede Frederiksberg Kommune med bistand fra COGITA 2 cykelregnskaber og efterfølgende en cykelpolitik. Cykelpolitikken er netop nu i høring og forventes vedtaget inden årets udgang. Frederiksberg Kommunes vision er:



Frederiksberg Kommune arbejder strategisk med cykelfremme ud fra en model bestående af tre elementer: Cykelpolitik, cykelhandlingsplan og cykelregnskab. COGITA har bistået Frederiksberg Kommune hele vejen i det strategiske arbejde med cykelfremme, der startede med en kortlægning af status for cykeltrafikken i kommunen igennem udarbejdelsen af et cykelregnskab.

"At udvikle og bevare Frederiksberg Kommune som Danmarks mest cyklen-de by".

Cykelregnskaberne har blandt andet givet indblik i cyklens andele af forskellige typer af ture på Frederiksberg, holdningsundersøgelser blandt borgere om forhold for cyklister i kommunen og indsigt i, hvad der kan motivere flere borgere til at vælge cyklen som transportmiddel. Cykelpolitikken er udarbejdet på baggrund af den viden, som er indhentet i cykelregnskaberne samt involvering af interessenter (heriblandt borgere, interesseorganisationer, politi mm). Formålet med cykelhandlingspla-

nen er at omsætte cykelpolitikken til konkrete indsatser og handlinger. På baggrund af cykelhandlingsplanen udarbejdes et cykelregnskab, der gør status på effekten af indsatserne og er med til at pege på fremtidige indsatsområder.

Cykelpolitikken og -handlingsplanen vil være gældende frem til 2012, hvor et nyt cykelregnskab udarbejdes og danner grundlag for udarbejdelsen af en ny cykelpolitik og handlingsplan.

Frederiksberg Kommunes strategiske arbejde med cykelfremme har øget andelen af cykelture markant.

Cyklens andel af alle ture i Frederiksberg Kommune var i 2003 på 26 %. Denne andel er i 2006 steget til 34%.

Cykelbyen Odense

I perioden 1999-2002 var Odense udnævnt som Danmarks Nationale Cykelby. Projektet var finansieret af Odense Kommune, Vejdirektoratet og Trafikministeriet med i alt 20 mio. kr. og havde som overordnet formål at forøge antallet af cykelture uden at gå på kompromis med trafiksikkerheden. Projektet iværksatte over 50 kampagner, der skulle få odenseanerne til at foretrække cyklen frem for andre transportmidler.

Trafiktællinger viser, at hver anden tur i Odense midtby bliver kørt på cykel. Fra 1999 til 2002 steg antallet af cyklister i Odense i øvrigt med 20 procent. I samme periode er antallet af uheld faldet med 20 procent.

Odense oplever international anerkendelse for kommunens mangeårige og succesfulde arbejde med cykelfremme. Odense er i den forbindelse blevet udvalgt til at udstille Cykelbyen på Verdensudstillingen EXPO i Shanghai i 2010.

Men selvom Odense internationalt er kendt som førende cykelby, oplever Odense et behov for en bedre forankring af indsatserne for cykelfremme i byen og i forvaltningen – at cyklen bliver en helt integreret del af byen Odense. Det gælder lige fra de politiske beslutninger til borgernes hverdag. Samtidig oplever Odense at blive pustet i nakken af andre danske kommuner som København, Århus og Frederiksberg, der også arbejder ambitiøst med branding

af kommunerne som førende inden for cykelfremme. Odense Kommune er derfor nu med bistand fra COGITA i gang med at udarbejde en strategi for relanceringen af Cykelbyen Odense – en strategi, som skal være med til at brande Odense internationalt som verdens førende cykelby i forbindelse med EXPO 2010 og samtidig genopfriske og forny odenseanernes oplevelse af cykelbyen.

Strategien for relanceringen af Cykelbyen Odense er første skridt i en længevarende proces, hvor Odense Kommune arbejder med Cykelbyen Odense som en integreret del af byen frem for at arbejde projektorienteret med cykelfremme. Strategien forventes klar i begyndelsen af det nye år.

Udfordringer i mindre kommuner

Både Odense og Frederiksberg har arbejdet med cykelfremme i en årrække og er kendetegnet ved at være større byer. Mange kommuner oplever udfordringer med cykelfremme og udarbejdelse af sammenhængende stisystemer som følge af kommunesammenlægninger. I disse kommuner er det lige så vigtigt at arbejde strategisk med cykelfremme, så infrastruktur og adfærdssædrende kampagner kobles og tilpasses lokale sammenhænge.

COGITA oplever stor interesse fra en række mellemstore kommuner, der vil sætte cykelfremme på dagsordenen. I samarbejde med en række mellemstore nordiske kommuner heriblandt Frederikshavn, Randers, Silkeborg og Viborg har COGITA derfor ansøgt Interreg IV A-programmet om projektmidler til at fremme cykeltrafikken.



COGITA tilbyder rådgivning til fremme af cykeltrafik på alle niveauer:

- Cykelstrategier og -politikker
- Brugerundersøgelser, kortlægning, cykelregnskaber
- Cykelhandlingsplaner
- Cykelkampagner og -projekter
- BYPAD-certificeringer

For yderligere information kontakt Dea Seeberg på email ds@cogita.dk eller telefon 66 14 33 48

Bæredygtighed på den politiske dagsorden i Odense

”At lege er at leve”- det er Odenses nye vision for de kommende 10 år, som byrådet i Odense har vedtaget i foråret 2008. Et vigtigt element i visionen er, at Odense vil udvikle den bæredygtige og sunde by – og at Odense skal være kendt som Danmarks mest bæredygtige storby.

Odense Kommune har gennem mange år gjort en stor indsats for miljøet. På en lang række områder har kommunen nationalt såvel som internationalt markeret sig som en foregangsby. Odense ligger helt i top i forhold til spildevandsrensning og affaldshåndtering og har et af verdens mest udbyggede fjernvarmesystemer og dermed en yderst effektiv energiudnyttelse. Også på en række områder er Odense kendt som den grønne by - og ikke mindst som Danmarks nationale cykelby. Senest er Odense blevet udpeget til at deltage i EXPO 2010 i Shanghai med projektet ”Revival of the Bicycle”.

Ny miljøpolitik og miljøhandlingsplan vedtaget af byrådet

Odense Byråd vil gøre endnu mere, og placeringen af bæredygtig udvikling som et af de centrale pejlemærker i Vision Odense var kun ”startskuddet”. Visionen er allerede på vej til at blive udmøntet – dels via kommunens nye planstrategi, som indeholder den lovpligtige Agenda 21-strategi og dels via en helt ny miljøpolitik, som den 27. august blev vedtaget af et enstemmigt byråd. Samtidig med miljøpolitikken vedtog byrådet også en miljøhandlingsplan med forslag til kon-

krete indsatser, der skal gennemføres i de kommende år.

Underskrivelse af Aalborg Commitments

Med miljøpolitikken vedtog Odense Kommune også at tilslutte sig Aalborg Commitments og har dermed yderligere forpligtet sig til handlekraftige indsatser for en bæredygtig udvikling – ikke kun på miljøområdet, men også i forhold til sundhed, økonomi og sociale forhold. Aalborg Commitments er et ambitiøst og forpligtende samarbejde mellem de mest bæredygtige byer i Europa – og de ti forpligtelser (”commitments”) er grundlaget for den nye miljøpolitik.

Nordisk Bæredygtighedskonference ”One Small Step”

Underskrivelsen af Aalborg Commitments fandt sted på den 3. Nordiske Bæredygtighedskonference, som i år havde klima som hovedtema. Der var 350 nordiske deltagere samlet i Odense den 15. – 17. september 2008 for at snakke klima og konkrete handlinger til at nedbringe udledningen af drivhusgasserne. Som resultat af konferencen vil der blive udarbejdet en drejebog med en række konkrete forslag til klimahandlinger. Drejebogen vil naturligvis også komme til at indgå i det kommende arbejde med at udmønte miljøpolitikens ambitiøse mål på klimaområdet i Odense.

Miljøpolitikken

Bæredygtig udvikling er omdrejningspunktet i den nye miljøpolitik, hvor Odense Kommune forpligter sig til at

gå foran i arbejdet for en bæredygtig udvikling. Frem mod år 2015 og 2025 er der opstillet mål for en række indsatsområder inden for fire udvalgte strategier:

- Den bæredygtige by
- Klimaby i europæisk særklasse
- Danmarks grønneste storby
- Byen med bæredygtighed for børn og unge

Processen

Miljøpolitikken har været under udarbejdelse i ca. 1 ½ år og har kørt som et strategisk tværgående projekt med reference til den samlede direktørgruppe. 60 medarbejdere på tværs af de fem forvaltninger og en række eksterne aktører har været med i projektet. COGITA har været tilknyttet projektet fra start til slut som ekstern konsulent på opgaven. Konsulentydelsen har bl.a. omfattet gennemførelse af SWOT-seminar, visionsseminar, borgermøde, to workshops for byrådets politikere samt deltagelse i projektmøder mm.

Dialog og samarbejde

Odense Kommune vil via miljøpolitikken styrke dialogen og samarbejdet med eksterne aktører. Borgernes medvirken er altafgørende, og i forbindelse med udarbejdelsen af miljøpolitikken har kommunens digitale borgerpanel været anvendt til at drøfte indholdet i politikken. Resultatet af undersøgelsen samt et idékatalog fra et borgermøde, der blev holdt i forbindelse med høring af miljøpolitikken, indgik i den politiske proces, og en række elementer herfra ses nu afspejlet i

den nye miljøpolitik. Det digitale borgerpanel vil kommunen også anvende fremadrettet i dialogen om bæredygtig udvikling. Tilsvarende vil etablerede samarbejdsfora som f.eks. Det Grønne Råd og Vandkoordinationsrådet anvendes til dialog og samarbejde med bl.a. en række af de grønne organisationer.

Et andet mål i miljøpolitikken er at skabe et endnu stærkere samspil mellem kommune, erhvervsliv, forsyningsselskaber, uddannelsesinstitutioner og organisationer. Målet er at blive et kraftcenter for viden og samarbejde om lokal bæredygtighed. Et element i den nye miljøpolitik er, at Odense Kommune inviterer til etablering af et bæredygtighedsråd, der skal medvirke til at styrke såvel kommunens som virksomhedernes evne til at handle bæredygtigt.

Ejerskab og medansvar

Miljø og bæredygtighed skal naturligvis også forankres internt i Odense Kommunes organisation. Det er helt afgørende for miljøpolitikken gennemførelse, at politikere, ledere og medarbejdere føler ejerskab og påtager sig et reelt medansvar. Odense Kommune vil derfor etablere organisatoriske rammer for implementering af og opfølgning på miljøpolitikken. Det indebærer, at bl.a. miljøledelse vil blive et ledelsessystem internt i kommunen på tværs af kommunens forvaltninger.

Fra politik til handling

I tilknytning til miljøpolitikken er der vedtaget en handlingsplan, som sætter aktivitet bag ved vision og mål beskrevet i miljøpolitikken. Handlingsplanen skal fremover revideres hvert år samtidig med budgetlægningen i Odense Kommune.



I forbindelse med udarbejdelsen af miljøpolitikken har kommunens digitale borgerpanel drøftet indholdet i politikken.

Handlingsplanen består dels af en række forslag til aktiviteter til gennemførelse senest i år 2010 samt en række forslag til projekter, som skal vurderes i forbindelse med de kommende års budgetforhandlinger.

I Budgetforliget af 18. september 2008 har byrådet over de kommende fire år afsat 50,6 mio. kr. til udmøntning af miljøpolitikken og miljøhandlingsplanen.

Odense Kommune kan derfor med rette sige, at der arbejdes målrettet mod på sigt at opfylde visionen om at blive Danmarks mest bæredygtige by.

Kontakt

Projektleder Marianne Bjerre
Odense Kommune

Natur, Miljø og Trafik
Nørregade 36-38, Postboks 730
5100 Odense C

Direkte tlf. 6551 2484
E-mail: mbch@odense.dk

www.odense.dk

Involverende borgermøder

En god dialog med borgere, virksomheder og organisationer m.m. er en klar forudsætning for at skabe medejerskab og medansvar for kommunens planlægning - og dermed også mindre modstand mod forandringer. En god dialog er betinget af et godt kendskab til kommunens interesser og et bevidst valg af metoder, der er involverende og ansvarliggørende. Her er det traditionelle borgermøde langt fra altid svaret.

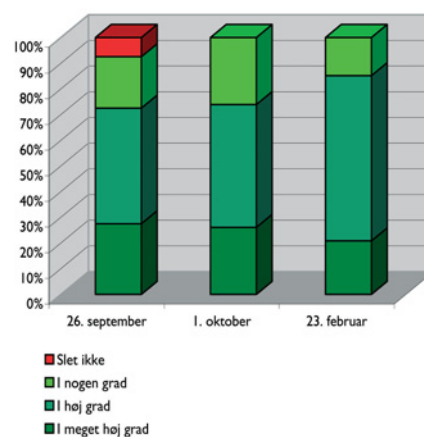
COGITA har igennem mange år arbejdet med at udvikle og afprøve nye metoder til en involverende borgerdialog. Vi har ikke mindst meget gode erfaringer med at anvende forskellige varianter af cafémetoden og kombinere med forskellige andre involverende metoder – eksempelvis appreciative inquiry (værdsættende metode). Café-metodens styrke er, at alle interesser involveres aktivt, ligesom de mindre sammenhænge gør, at det er muligt for alle at komme til orde. Café-metoden har desuden den klare styrke, at den er meget konsensuskabende, da metoden ligeledes sikrer en dialog på tværs af deltagerne.

Afprøvning af nye metoder til borgerdialog

COGITA har sammen med Gladsaxe Kommune afprøvet nye metoder til mere involverende borgermøder. COGITA planlagde og gennemførte således to visionsworkshops for Gladsaxe Kommune i efteråret 2007 som led i udarbejdelsen af kommunens planstrategi -

og et debatmøde primo 2008 i forbindelse med høringen af planstrategien og som led i opstarten på kommuneplanen. Alle tre møder blev holdt under overskriften "Fremtidens Gladsaxe".

I hvor høj grad synes du, at du er blevet hørt og har fået indflydelse?



Sigtet med borgermøderne var at få input til kommunens arbejde med planstrategien og den efterfølgende kommuneplan. Men et ligeså centralt formål med møderne var at afprøve nye involverende metoder til borgerinddragelse.

Alle tre møder blev derfor efterfølgende evalueret og de vigtigste konklusioner præsenteret sammen med anbefalinger til den fremtidige borgerdialog i kommunen. Sigtet med afprøvningen af borgerinddragelsesmetoder og evalueringen var at få erfaringer, der kan anvendes i forhold til forskellige typer af borgerinddragelse i kommunen. Anbefalingerne er af mere generel karakter og knytter sig ikke specifikt til planlægningsprocesser.

For at afprøve effekten af forskellige metoder til udvælgelse af deltagerne var de to visionsworkshops i efteråret 2007 metodisk identiske. De blev begge afholdt som en kombination af cafémetoden og appreciative inquiry. Debatmødet primo 2008 blev gennemført som et cafémøde.

Personlig invitation som virkemiddel

Til den første visionsworkshop blev der udtrukket en statistisk tilfældig stikprøve på 1500 borgere over 18 år i Gladsaxe Kommune, som alle blev inviteret til mødet via et personligt brev, der var underskrevet af borgmesteren. Godt 100 tilmeldte sig mødet, men af praktiske årsager fik kun de første 55 tilmeldte mulighed for at deltage i mødet.

Til den anden visionsworkshop blev en række lokale foreninger og organisationer, som Gladsaxe Kommune i forvejen havde kendskab til, inviteret – ligeledes gennem en personlig invitation fra borgmesteren.

Konklusionen var, at begge grupper af interesser tillagde den personlige invitation fra borgmesteren stor betydning for deres deltagelse i borgermødet. Langt hovedparten af interesserne gav ligeledes udtryk for, at de sandsynligvis ikke ville have deltaget i borgermødet, hvis dette udelukkende havde været annonceret i den lokale ugeavis.

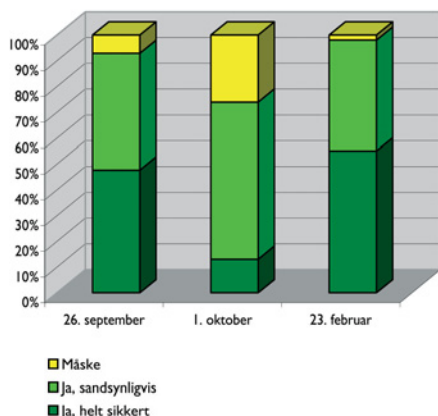
En anden meget central konklusion er, at valget af indbydelsesmetode betød, at det lykkedes kommunen at komme i

kontakt med andre borgere, end de der sædvanligvis kommer til borgermøder i kommunen.

Til debatmødet primo 2008 blev 500 statistisk tilfældigt udvalgte borgere i alderen 18-60 år, de politiske ungdomsforeninger, og alle der fyldte 18 år i 2007 inviteret pr. brev af borgmesteren til at deltage. Herudover blev de borgere og den samme kreds af foreninger og organisationer mv., der havde deltaget i de forudgående debatmøder i 2007, personligt inviteret af borgmesteren. Endelig blev samtlige borgere inviteret til at deltage via en annonce i lokalaviserne og på kommunens hjemmeside. Halvdelen af de fremmødte tilkendegav, at de kom som følge af den personlige invitation.

Metoden med at anvende personlig invitation fra borgmesteren har således ikke alene stor betydning for interessenternes deltagelse, men metoden betød også, at kommunen kom i kontakt med borgere, som ikke sædvanligvis deltager i kommunens debatmøder.

Har du lyst til at deltage i et lignende debatmøde en anden gang?



Involverende metoder

De to første borgermøder blev afholdt som en kombination af café-møder og appreciative inquiry, der er særlig velegnet til visionære og kreative processer. Mens debatmødet primo 2008 blev gennemført som et cafémøde. Forskellen i valget af metode skal ses i lyset af, at hovedsigtet med de to debatmøder i efteråret 2007 var at komme med visioner for det fremtidige Gladsaxe.

Sigtet med mødet primo 2008 var derimod at tage afsæt i den foreliggende planstrategi og drøfte væsentlige input til kommunens forestående arbejde med kommuneplanen. I processer, hvor der foreligger en strategi, som skal omsættes til mere konkrete handlinger, er café-metoden særdeles velegnet.

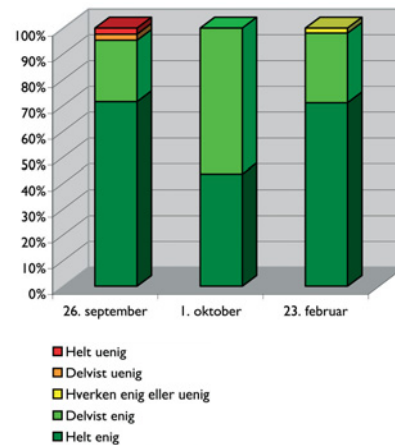
Fællestrækket for valg af metoder for alle tre møder var, at de alle var meget involverende i deres sigte. Til trods for forskellene i metodevalg viser evalueringen, at interessenterne netop har vægtet det involverende sigte højt.

Resultaterne på tværs af møderne viser derfor også:

- At borgerne har oplevet møderne som spændende og inspirerende
- At borgerne har følt et stort ejerskab til mødets resultat og føler sig hørt
- At borgerne har stor lyst til at deltage i et lignende møde igen

Arkitekt Karin Ege fra Gladsaxe Kommunes byplanafdeling oplevede et stort engagement fra borgerne: "Det kræver altid en vis portion energi og ressourcer at gennemføre et borgermøde, også det traditionelle. Ofte har jeg dog oplevet, at der ikke var valuta for indsatsen for nogen

„Det var et spændende og inspirerende debatmøde“



af parterne. Det var derfor helt fantastisk at opleve den begejstring, borgerne, der deltog i de tre borgermøder, gav udtryk for. Aldrig før har jeg oplevet så mange glade og begejstrede borgere forlade et borgermøde".

Valg af dag

Valget af nye metoder til borgerinddragelse rettede sig ikke kun mod invitationsform og involveringsmetode, men også mod hvorvidt valg af tidspunktet for afholdelse af borgermødet var af betydning for deltagelsen. De to visionsworkshops blev således afholdt på en hverdagsaften, hvorimod debatmødet primo 2008 blev afholdt en lørdag eftermiddag, hvor der samtidig var mulighed for børnepasning. Evalueringen viste, at dette ikke umiddelbart havde den store betydning for borgernes deltagelse.

Yderligere information

Kontakt Birgitte Bagge på telefon: 66 14 33 48 eller e-mail: bb@cogita.dk

Miljøvurderingen sikrer bæredygtige kommuneplaner

De fleste kommuner er nu i fuld gang med at udarbejde den nye kommuneplan, som er en stor og kompleks opgave de fleste steder. I alle kommuner skal planen nu som noget nyt også omfatte det åbne land, og regionplanens retningslinier skal således indarbejdes. Nogle steder skal flere forskellige eksisterende kommuneplaner samles til et nyt plangrundlag, og mange steder skal der samtidigt også udvikles en ny digital plan.

I mange kommuner har der derfor hersket bekymring over at kaste sig ud i endnu en helt ny type opgave, som kan virke uoverskuelig, og der har ofte ikke været en fælles forståelse af, hvad den gik ud på. Men flere kommuner har taget i mod bl.a. COGITAs opfordringer til at anvende miljøvurderingen til at give kommuneplanen et kvalitetsløft og sikre bæredygtigheden i den overordnede kommunale planlægning og udvikling. Ved at miljøvurdere fra start og sideløbende med udarbejdelsen af planen, kan kommunen sikre et væsentligt bedre beslutningsgrundlag. Derudover giver en tidlig igangsat miljøvurdering et meget værdifuldt planberedskab i forhold til at kunne håndtere potentielle konflikter mellem benyttelse og beskyttelse eller mellem forskellige typer arealanvendelse.

COGITA bistår en række kommuner med at miljøvurdere kommuneplanen,

og den vel nok vigtigste opgave er at få skruet miljøvurderingen sammen på en hensigtsmæssig måde, så der opnås den største nytteeffekt i forhold til indsatsen. Hvis miljøvurderingen sikres en mere overordnet detaljeringsgrad, som svarer til kommuneplanniveauet samt afgrænses til at holde fokus på de væsentligste aspekter, lokaliteter og miljøparametre, vil arbejdet reelt kunne bidrage til at lette arbejdet med kommuneplanen og den efterfølgende lokalplanlægning og miljøvurdering af rammeområderne.

COGITA bistår også kommunerne med rådgivning om de mere processuelle aspekter, som fx høring af berørte myndigheder og dialog med relevante interessenter samt organisering.

I Haderslev og Roskilde kommuner forestår COGITA hele miljøvurderingen og udarbejder en miljørapport, der fremlægges sammen med kommuneplanforslaget. Miljøvurderingen sker sideløbende og i en vekselvirkning med kommuneplanarbejdet. I Haderslev er der særligt fokus på kommunens nye større byvækstområder og befolkningens sundhed. I Roskilde Kommune er der fokus på bl.a. byfortætning og klimaspørgsmål.

I alle kommuner anvendes det brede bæredygtighedsbegreb hele vejen igennem forløbet, og som udgangspunkt er alle miljøparametre således i spil. Men de enkelte lokaliteter bliver behandlet

individuelt, således at det kun er de stedspecifikke, relevante miljøparametre, der behandles for områderne.

I Svendborg Kommune bistår COGITA med miljøvurderingen af både den nye digitale kommuneplan og masterplanen for det store byudviklingsprojekt Tankefuld. Arbejdet med masterplanen for Tankefuldprojektet skal resultere i konkrete input til kommuneplanens forskellige hovedkapitler fra hovedstruktur til konkrete rammebestemmelser. Masterplanen i sig selv er en slags mellempilan, som derfor som udgangspunkt ikke er omfattet af miljøvurderingsloven. Derfor forventes miljøvurderingen også mere at få form af en slags bæredygtighedsrevision, som skal sikre, at de mange anbefalinger, der er kommet frem i forbindelse med det meget omfattende forarbejde, bliver fastholdt i den efterfølgende mere detaljerede lokalplanlægning.

I Køge og Nordfyns kommuner har COGITA udarbejdet en lokalt tilpasset manual for miljøvurderingen af kommuneplanen, som er blevet præsenteret for de relevante medarbejdere. Manualen indeholder foruden en køreplan, screenings- og vurderingsmatricer, som tager udgangspunkt i kommunernes eksisterende værktøjer, dokumentstrukturen og den konkrete organisering. COGITA bistår nu gennem hele processen med rådgivning for alle medarbejdere inden for en samlet aftalt tids- og økonomisk ramme - en såkaldt klippekortsordning.